

交通事故は増えたのか、減ったのか : 統計にみる 交通安全史(第7回)1980年代の死者と事故の増加

| | |
|-----|---|
| 著者 | 吉田 信彌 |
| 雑誌名 | 人と車 |
| 巻 | 52 |
| 号 | 10 |
| ページ | 12-15 |
| 発行年 | 2016-10-01 |
| URL | http://id.nii.ac.jp/1204/00023899/ |

交通事故は増えたのか、減ったのか

第7回

1980年代の死者と事故の増加

東北学院大学 教養学部 教授 吉田信彌

1980年代の謎と 人口学的視点

1970年代に減少した交通事故と死者の総数は、80年代に入ると一転して増加へと転じる。本格的な交通安全対策が実施され、統計も整備され出した1970年以降では、死者の持続的な増加は1980年から1992年までの13年間だけである。なぜこの期間に増加したのか、また増減の境目がなぜその時期に来たのかを説明する理論どころか、問題意識さえ、学界においてさえ、希薄であることは、本連載の第1回（4月号）で指摘した。

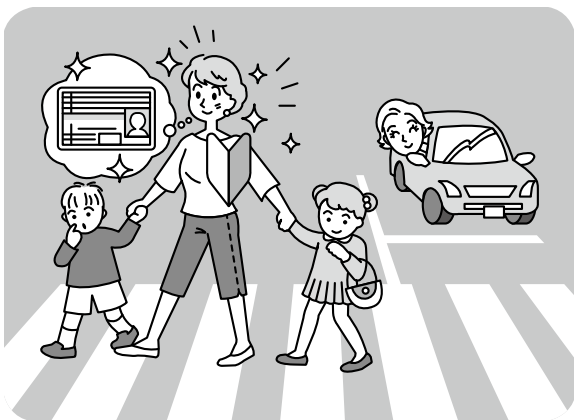
ここではその大問題を解く紙幅はないが、それには人口学的な観点が有効であることだけは指摘しておく。

1967年以降の統計をとると、わが国の交通死者数（総数も人口当たりも）は、全人口に占める16歳から24歳の青年人口の割合と連動する。1970年代はその青年人口の割合が減少する期間であり、80年代から92年まではそれが増加する期間であった。青年人口の割合は世の中の雰囲気の規定し、交通事故の死者発生率に影響する、というのが大雑把だが私の説である。16歳から24歳は死亡事故を起こしやすい年齢だからその青年人口が増えれば死者が増え

るというのではない。死者が増えるのは全ての年齢層であることは、前号の図1で見た通りである。

人口学は年齢構成とともに男女比を問う。その示唆を受け、運転者の男女比を点検すると、1980年代は女性の免許保有率が大きく伸びた時期であった。この女性の比率の高まりが負傷者数に影響することを今号以降で論じて行く。

先走った結論だけを述べてしまい、やや混乱させてしまったかもしれないが、再び歴史をたどる作業に戻ろう。前号は1970年代を総括した。今号はその続きで1980年以降の交通安全史を追いかける。



1980年代の増加の中の減少

1980年代の死者の全体は増加するが、ある種の事故の死者は減少した。その減少した事故の一つが左折時の死亡事故である。これは主に自動車が左折するときに自転車と衝突し自転車運転者が死亡する事故である。それがなぜ1980年代に減少したかについては、拙著『事故と心理』¹⁾の第6章に譲る。

もう一つの全体の増加傾向に反して減少するのが、15歳以下の子供の死者である。本連載の5月号(第2回)と6月号(第3回)とで論じたが、子供の人口当たりの死者数は増加傾向を示したことはなく、他の年齢層が増加する80年代でも減少した。前号の図1を再度ご覧いただきたい。

なぜ子供の死者数が80年代にも持続的に減少したかの理由は、子供の母親である女性の免許保有率が高まり、母親がうまく子供を保護するよう

になったからである、というのが私の説である。そこでどのような統計を使うかを解説して行こう。

状態別年齢別死者数と負傷者数の統計

1980年前後から統計のほうも充実してくる。

免許保有者の年齢別男女別の人数は1978年以降は公開されている。

交通統計の中でも有用なデータに

状態別年齢別の死者数と負傷者数がある。その「状態別」とは死者あるいは負傷者の事故の時点での交通の利用状態である。例えば、自動車に乗っていたのか、歩行中だったのか、である。つまり、どの交通手段を使っていたかというのが「状態別」である。

①自動車乗車中か、②自動車乗車中か、③原付自転車乗車中か、④自転車乗車中か、⑤歩行中かである。手押し車の荷台に乗っていたとか、電車の中にいた、などの①から⑤のどれにも該当しない事例は⑥その他に分類される。事故の死者と負傷者は、この6つのどれか1つに振り分けられる。

1978年以降は、その①から④の車両に乗車中の負傷者は、運転中か同乗中かのどちらかに分類される。

自動車運転中というのは死亡または負傷したときに運転していたということであり、同乗中は運転者ではないことを意味する。「乗車(用)中」というときは「運転中」と「同乗中」との両方を含む。例えば「乗車中死者」は運転中の死者と同乗中の死者を合算した死者数を指す。

状態別年齢別の死者数と負傷者数の年齢層の区切りは、0歳から6歳、7歳から12歳、13歳から15歳と学校の学年に対応する。さらに男女別に集計されている。

この当事者の性別と年齢に対して状態別とをクロス集計した結果が毎年、交通事故総合分析センターから刊行される「交通統計」に記載される。このクロス集計表から、どの年齢層の男女がどのような移動状態のときに死傷するかが分析できる。

死者と負傷者の数は母集団である人口の大きさにも依存する。それを調整するために、単純な人数だけでなく、人口10万人当たりの死者数と

子供の歩行中死者と負傷者の 1980年代の推移

さて、死者も負傷者も増加する！

負傷者数が算出され、その結果も毎年「交通統計」に記載される。その毎年の状態別年齢層別の結果をつなぎ、年次推移をグラフにする。とかなりのことがわかってくる。今号と次号でその成果を紹介する。

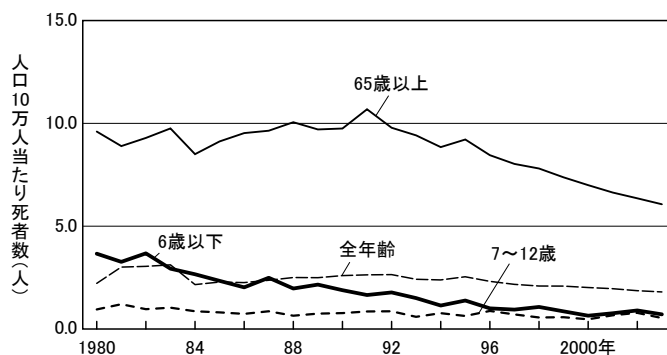


図1 人口10万人当たりの歩行中死者率の推移
(1980年～2003年)¹⁾

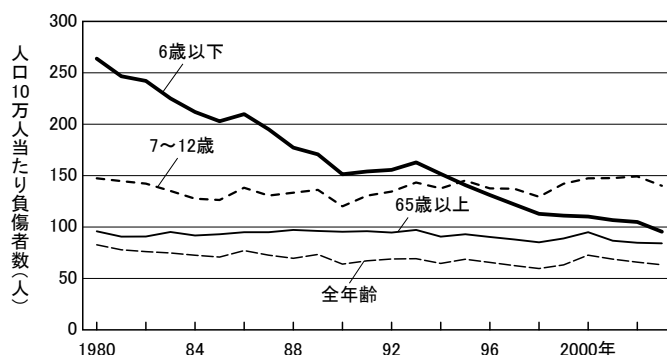


図2 人口10万人当たりの歩行中負傷者率の推移
(1980年～2003年)¹⁾

1980年代にあっても15歳以下の人口当たりの死者数は減少することをわれわれは前号でも確認していた。80年代に充実していく状態別年齢層別の統計は、子供の事故は歩行中が多いこと、そして減少が顕著なのは0歳から6歳までの年齢層の子供であることを明らかにした。年齢層によって減少ぶりが違うことを端的に示したグラフを拙著¹⁾から転載し

女性ドライバーは増えたか？

たのが今号の図1と図2である。人口当たりの死者も負傷者も小学校前の6歳以下の減少が、小学生（7歳から12歳）より顕著である。歩道の増設やスクールゾーンの整備などは80年代にも進む。そうした環境整備は全ての年齢層に恩恵をもたらすはずである。0歳から6歳までの年齢層だけが特に減少するという結果は、女性ドライバーが増え、母親が子供を上手に保護するようになったという説明がもっとも合理的である。

女性の免許保有率（当該人口に占める免許保有者の割合）は1980

年代に伸びる（図3）。ひと頃免許証が花嫁道具とみられたこともあり、女性は免許を持つてもペーパードライバーに留まり、実質的な運転者はそれほど増えない、とみる向きもあるだろう。

しかし、たとえペーパードライバーであっても自動車学校で学んだことは子供の保護に役立つのではな

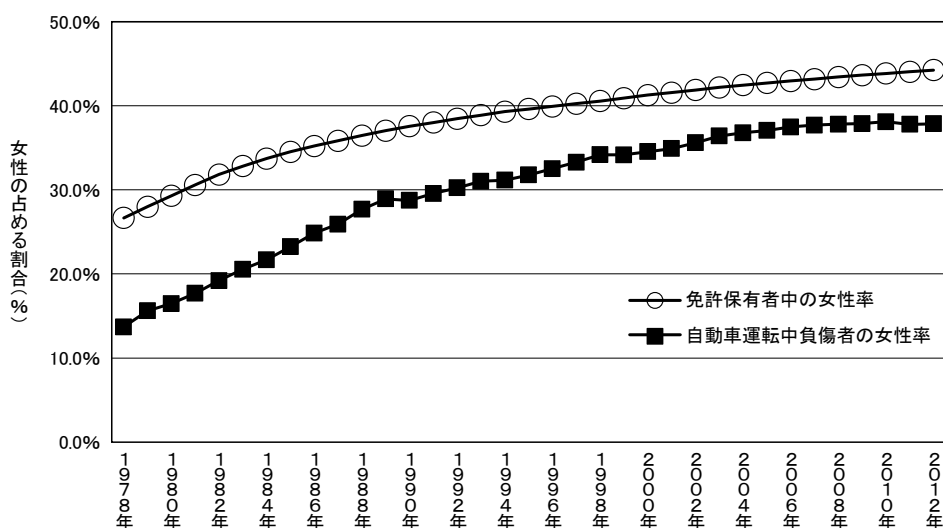


図3 免許保有者および自動車運転中負傷者に占める女性の割合の年次推移

いか。知識（＝情報）が安全に果たす役割は大きいのである。そして免許保有率が増えてもペー

パードライバーが多ければ、実質的な女性の運転者が増えたといえないという論である。それに関しては、状態別年齢別の統計の「自動車運転中負傷者数」のデータを活用してみよう。そこに占める女性の割合を算出する。自動車運転中の負傷者という偏ったサンプルであるが、そこでも女性の割合は、免許保有率と同様の伸びを示した(図3)。免許を持った女性は車道に出て、確実にその割合を増やした、とみてよいのではないか。

子供の危険は路上より車中に

女性ドライバーが増えれば自分の子供をうまく保護し、その行動は同世代の母親にも影響する。その波及効果は小さくない。そのために母親がそばにいる歩行中の子供は安全になる。交通安全における情報の役割の重要性を改めて主張したい。

しかし、母の運転する車に乗る子供が事故に遭うリスクも増える。その結果、次第に歩行中の負傷者数より自動車同乗中の負傷者のほうが多

くなる。それも拙著『事故と心理』の4章の図4-9のグラフ¹⁾で指摘した。10年前のそのグラフは、6歳以下は歩行中負傷者率は減少するの自動車同乗中は増加するという対比を示していた。

読者は昔のグラフより、その後の「交通統計」の状態別年齢層別の「自動車同乗中」と「歩行中」の負傷者の子供の数値にあたって、比較していただきたい。できれば男女別に。「交通統計」は交通事故総合分析センター(イタルダ)のホームページからダウンロードできる。そうすれば、路上に身をさらす歩行中より自動車という鉄の箱の中にいるときの方が負傷者が多い、という直感に反する事実を再認識し、チャイルドシートの重要性を得心するだろう。ただの数値の羅列に思える統計表も、このように使えらとなれば親しめると思う。次号もまた状態別年齢層別の統計を使おう。

(よしだ・しんや)

文献

- 1) 吉田信彌『事故と心理』中公新書 2006年